EL MITO

13

Ferrari

Las carreras, los hombres, la historia, los autos de ensueño

365 Spyder California: nacida para América

1933-'37: Ferrari contra los alemanes

126 C4: historia del desafío a McLaren

Modelismo: todas las Sport de la serie P

9 789504 900313 10013

PLANETA DeAGOSTINI

EL MITO Ferrari

n. 13

Dirección: Marco Drago, Pietro Boroli

Dirección Editorial General: Mario Nilo
Dirección Editorial áreas Hobby y Música: Alberto Pietroboni

Jefe de Redacción: Michele Nuzzo
Redacción: Raoul Radice
Secretaría de Redacción: Luciana Ghilardi
Coordinación Técnica: Gabriele Caglio

Dirección Area Video: Marina Sejmand

Realización: Mediaspeed s.r.l.
Dirección de Redacción: Luca Grandori
Redacción: Luca Delli Carri, Carlo Montanaro, Filippo Piazzi
Realización Gráfica: Gabriele Brini, Gianlorenzo Frediani
Texto: Valerio Alfonzetti, Gianni Cancellieri, Silvana Casarotto, Roberto Gurian, Ferdinando Restelli, Alessandro Rigatto, Sergio Teruzzi

La Editorial agradece a la Ferrari por su colaboración.

© 1996-1997 Istituto Geografico De Agostini S.p.A., Novara
© 1996-1997 Istituto Geografico De Agostini S.p.A., Novara - De Agostini Mailing S.r.l., Novara
Registro en el Tribunal de Novara n. 9 del 27.3.1995
Director responsable: Pietro Boroli

Fotografía: Archivio IGDA, Roberto Carrer, Ferruccio Falletti, Maggi & Maggi, Giancarlo Reggiani, Archivio Zagari®.

Diseño: Silvana Ghioni, Alberto Ipsilanti, Jimmy Rubin, Marco Vinelli.

Editorial Planeta Argentina S. A.
Presidente Ejecutivo: Julio Roberto Pérez
Director General Coleccionables: Pedro Esteban Pascual
Gerente de Producción: Alejandro Luciani
Coordinación General: Alejandro Ulloa

Traducción: Vito De Palma
Colaboradores:
Diego Arguindeguy
Claudia Arroyo
Irene Banchero
Mercedes Sacchi
Carolina Schavelzon
Fotocromía:
Plus Film - Ruff's Graph

©Editorial Planeta Argentina S.A.I.C.
Av. Independencia 1668
1100 - Buenos Aires
Atención al cliente: 482-0655 y 482-0657
Distribuye en Capital: Huesca - Sanabria: Baigorri 103 - Buenos Aires
Distribuye en Interior: DGP: Alvarado 2118 - Buenos Aires

©Editorial Planeta Chilena S.A.I.C.
Olivares 1229 - Santiago de Chile

©Editorial Planeta Colombiana S.A.
Carrera 68 A, N° 25-55 - Santafé de Bogotá

©Editorial Planeta Mexicana S.A. de C.V.
Avda. Insurgentes 1162 - México D.F.

Impreso en noviembre de 1998

ISBN Obra completa 950-49-0029-1
ISBN Tomo 2 950-49-0031-3

Ninguna parte de esta publicación, incluido el diseño de cubierta, puede ser reproducida, almacenada o trasmitida en manera alguna ni por ningún medio, ya sea eléctrico, químico, mecánico, óptico, de grabación o de fotocopia, sin permiso previo del editor.

Impreso en: Anselmo L. Morvillo

EL MITO FERRARI

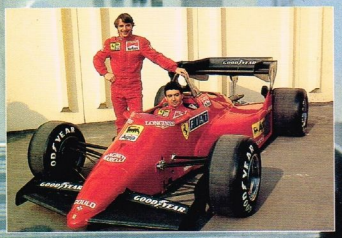
Consta de 62 fascículos de aparición semanal de 20 páginas más cubiertas, coleccionables en 6 volúmenes.

Orden de encuadernación

1er Tomo: Fascículos del 1 al 11
2do Tomo: Fascículos del 12 al 21
3er Tomo: Fascículos del 22 al 31
4to Tomo: Fascículos del 32 al 41
5to Tomo: Fascículos del 42 al 51
6to Tomo: Fascículos del 52 al 62

Pida a su kiosquero que le reserve un ejemplar de El Mito Ferrari. Adquiriéndolo todas las semanas en el mismo punto de venta facilitará la distribución y obtendrá un mejor beneficio.

FASCICULO 13 OK



126 C4, una fecha para el Cavallino

1984: la F1 de Maranello que conquistó el segundo puesto en el Mundial de Constructores tenía una línea inconfundible. Michele Alboreto logró una victoria en un Campeonato dominado por McLaren.

Ferrari esperaba que 1984 fuese un año importante, y el equipo lo encaró con la 126 C4. Se trataba de la última monoplaza de la serie de las 126 C, que había demostrado ser muy competitiva a partir de 1982. Entre tanto, había llegado a Ferrari Michele Alboreto, el primer italiano desde 1973 (el año de Arturo Merzario, en aquel momento una gran promesa del automovilismo mundial). Lamentablemente, la 126 C4 no cumplió con las expectativas, y sólo le permitió a Alboreto vencer en un único GP. La temporada estuvo dominada por los McLaren-TAG Porsche de Lauda y Prost.

La trayectoria de la 126 C4 en tres imágenes: el día del debut, arriba, y en carrera.

LAUDA VOLVIO A CORRER Y GANO SU TERCER MUNDIAL

El austríaco se coronó campeón del mundo con apenas medio punto de ventaja sobre su com-

FICHA TECNICA (entre paréntesis, los datos de la 126 C4 M2)

Motor: central longitudinal, 6 cilindros en V a 120º, diámetro por carrera 81x48,4 mm; 1496,4 cm³: compresión 6,7:1, potencia máxima 800 (820) CV a 11.000 rpm	
Sobrealimentación:	dos turbocompresores KKK
Distribución:	biárbol, 4 válvulas por cilindro
Alimentación:	inyección electrónica digital Weber-Marelli
Tracción:	trasera, cambio transversal de 5 velocidades + MA, diferencial autobloqueante ZF
Suspensiones:	indep. en las 4 ruedas con triángulos superpuestos
Llantas:	delanteras y traseras de 13 pulgadas
Neumáticos:	Goodyear
Dirección:	cremallera
Frenos:	discos autoventilados de carbono
Cuerpo vehículo:	monoposto, chasis en material compuesto a nido de abeja con fibras de carbono y Kevlar
Paso (distancia entre ejes):	2,60 (2,72) m
Dimensiones:	4,11 (4,24)/2,12/1,08 m;
Ejes:	del. 1,78 m, tras. 1,64 m
Peso:	540 (560) kilos

Unidades producidas: 8 en 1984 (números de chasis: de 071 a 078)

pañero de equipo, mientras que Alboreto fue cuarto en la clasificación final y Arnoux, sexto. Entre los constructores, la Ferrari terminó segunda, muy distanciada de McLaren, perdiendo así el título conquistado el año anterior por la C3 de Arnoux y Tambay.

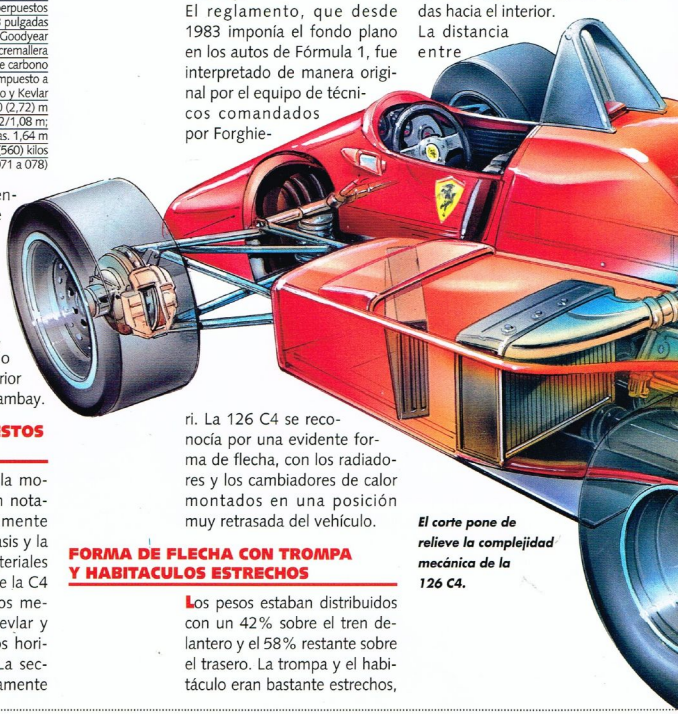
CHASIS DE MATERIALES COMPUESTOS DIVIDIDO EN DOS

En la construcción de la monoplaza se introdujeron notables mejoras, especialmente en la realización del chasis y la elaboración de sus materiales compuestos. El chasis de la C4 estaba formado por dos medios caparazones de Kevlar y fibra de carbono unidos horizontalmente entre sí. La sección inferior era exactamente igual a la de la C3. Sin embargo, con respecto al auto anterior, el baricentro estaba a menor altura, por cuanto el chasis de la C4 era 25 milímetros más bajo.

El reglamento, que desde 1983 imponía el fondo plano en los autos de Fórmula 1, fue interpretado de manera original por el equipo de técnicos comandados por Forghieri. La 126 C4 se reconocía por una evidente forma de flecha, con los radiadores y los cambiadores de calor montados en una posición muy retrasada del vehículo.

FORMA DE FLECHA CON TROMPA Y HABITACULOS ESTRECHOS

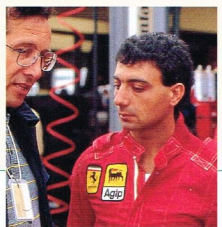
Los pesos estaban distribuidos con un 42% sobre el tren delantero y el 58% restante sobre el trasero. La trompa y el habitáculo eran bastante estrechos, siendo más ancha la parte de los pontones, cortados en forma transversal hacia atrás a la altura de las tomas de aire. Las masas, incluida la caja de cinco marchas, fueron concentradas hacia el interior. La distancia entre



El corte pone de relieve la complejidad mecánica de la 126 C4.

ASI LA RECUERDA ALBORETO

"Estoy ligado a la 126 C4 por recuerdos muy lindos. En mi debut con la Ferrari, largué en primera fila en el GP de Brasil, liderando la prueba más de diez vueltas antes de sufrir un irremediable problema en los frenos. La victoria de Zolder, mi primera victoria con una Ferrari, fue inolvidable, y la logré justamente con una C4. Era un auto agradable de manejar en los circuitos lentos, donde también era bastante competitivo, sobre todo en el comienzo de la temporada. Por desgracia, luego de un inicio tan prometedor, nos dimos cuenta de que no era posible vencer a los McLaren. El desarrollo realizado con la versión M2 mostró cuáles habían sido los errores de diseño de la C4. Hacia fines de año, con la C4 M2, logré darme algunas satisfacciones, en especial el segundo puesto en Monza, que permitieron recuperar la moral del equipo."
Michele Alboreto

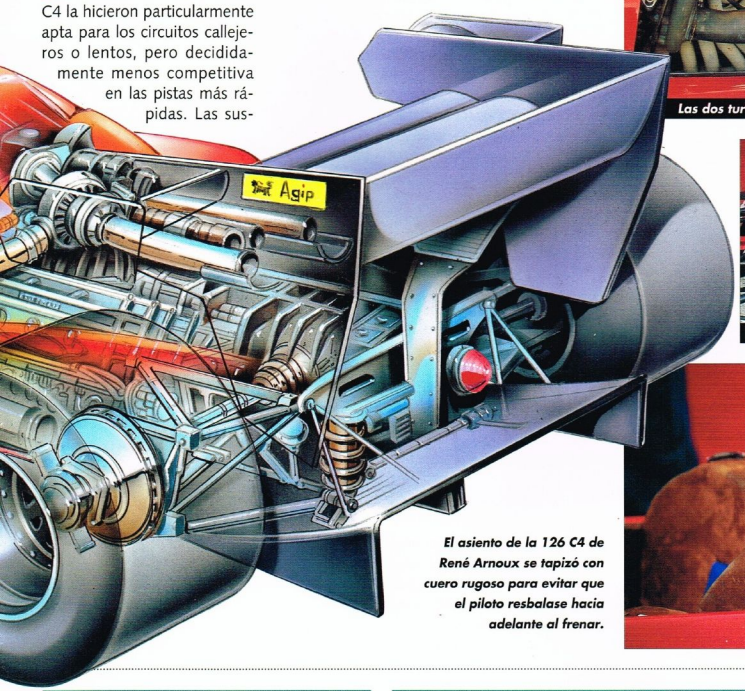


Mauro Forghieri y Michele Alboreto en el GP de Alemania 1984.

ejes, de apenas 2,60 metros, era la más corta entre todas las monoplazas de Fórmula 1 que corrieron en 1984.

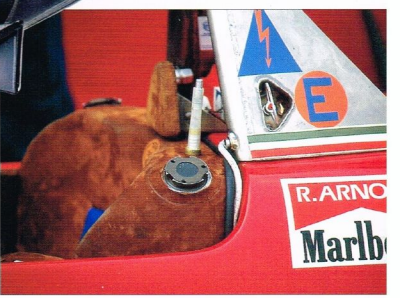
GANADORA EN LOS CIRCUITOS LENTOS, INCOMODA EN LOS RAPIDOS

Estas características de la 126 C4 la hicieron particularmente apta para los circuitos callejeros o lentos, pero decididamente menos competitiva en las pistas más rápidas. Las suspensiones tenían el esquema llamado "push rod", es decir con un mismo tirante que iba de la parte superior del eje de la rueda a la parte baja del chasis. Adelante y detrás, las suspensiones tenían cuadriláteros deformables con trián-



Las dos turbinas KKK del motor de la Ferrari 126 C4.

Uno de los cuatro discos de frenos.



El asiento de la 126 C4 de René Arnoux se tapizó con cuero rugoso para evitar que el piloto resbalase hacia adelante al frenar.

LOS RESULTADOS DE LA 126 C4

1984	
GP Bélgica, *28 de abril*	*1° Alboreto, 3° Arnoux*
GP S. Marino, *6 de mayo*	*2° Arnoux*
GP Francia, *20 de mayo*	*4° Arnoux*
GP Mónaco, *3 de junio*	*3° Arnoux, 6° Alboreto*
GP Canadá, *17 de junio*	*5° Arnoux*
GP EE.UU. Oeste, *8 de julio*	*2° Arnoux*
GP Inglaterra, *22 de julio*	*5° Alboreto, 6° Arnoux*
GP Alemania, *5 de agosto*	*6° Arnoux*
GP Austria, *19 de agosto*	*3° Alboreto*
GP Italia, *9 de septiembre*	*2° Alboreto*
GP Europa, *7 de octubre*	*2° Alboreto, 5° Arnoux*
GP Portugal, *21 de octubre*	*4° Alboreto*

¿POR QUE SU FORMA DE FLECHA?

En la 126 C4 los técnicos trataron de recuperar el "efecto suelo", que se había perdido por la obligación de adoptar un fondo plano, creando una sección central de 1,40 metros de ancho. El flujo de aire que pasaba por debajo de ella producía un aumento de la carga aerodinámica. La forma de flecha se debió a esta elección y al consiguiente desplazamiento de las masas hacia el tren trasero. Sin embargo, como demostraron los McLaren, cuyo perfil se estudió en el túnel de viento con piso móvil, hacía falta mucho más para recuperar el efecto suelo, que garantiza mayor adherencia y no crea resistencia aerodinámica a la marcha. Por esta razón, en la M2 se decidió estrechar la carrocería a la altura de las ruedas y el uso de carenados (llamados toboganes) en la zona inferior del tren trasero.

gulos dobles. El seis cilindros turbocomprimido de 1500 cm³ fue renovado casi por completo para montarlo sobre la 126 C4 de 1984. El nuevo motor, más bajo, resultó más liviano que el precedente. Llegaba a entregar 660 CV de potencia máxima a 11.000 vueltas por minuto en su versión de carrera. La potencia subía a 800 CV en ocasión de las pruebas de clasificación, gracias al aumento de la presión de sobrealimentación. Entre los detalles de relieve, hay que mencionar el sistema de encendido-alimentación Weber Marelli íntegramente electrónico, que suplantó de manera definitiva al viejo equipo Lucas-Ferrari.

René Arnoux, a la derecha, prueba en el circuito de Fiorano.

AGUA EN LAS CAMARAS DE COMBUSTION PARA ENFRIAR EL MOTOR

Asimismo, se perfeccionó el "Emulsystem", dispositivo que introducía partículas de agua en las cámaras de combustión para enfriarlas durante su funcionamiento. El tanque para el agua destinada al Emulsystem fue ubicado inmediatamente detrás de la butaca del piloto.

Después de haber largado en primera fila y de haber liderado diez vueltas en el Gran Premio de Brasil, Alboreto triunfó en el GP de Bélgica, en Zolder, tercera prueba del Campeonato Mundial 1984.

EL INICIO FUE BRILLANTE: LA 126 C4 SE MOSTRO VELOCISIMA

El piloto milanés mantuvo siempre la primera posición, desde la que había largado, ganando la prueba de punta a punta. Su compañero, René Arnoux, llegó tercero y marcó el mejor tiempo de vuelta en carrera. Ese brillante resultado en buena medida engañó a los responsables técnicos de la Ferrari. De hecho, de ahí en más las 126 C4 fueron ampliamente superadas por los McLaren. Debieron conformarse con algún podio de Alboreto, quien tuvo, además, muchos problemas de confiabilidad con el auto. Sobre todo en los circuitos veloces, por su menor eficiencia aerodinámica, las Ferrari no podían mantener el ritmo de los McLaren. Dentro de la Sección Proyectos, entre tanto, hubo muchas peleas con Forghieri que, a fin de año, sería asignado a la Nueva Oficina de Investigación y Estudios Avanzados.

Detroit 1984: Michele Alboreto precede al Williams de Keke Rosberg.

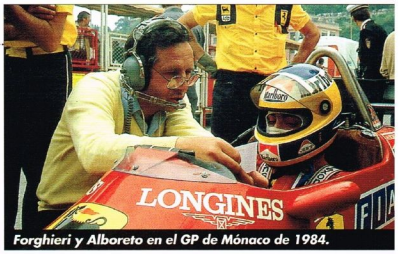
De cualquier modo, todos habían entendido que la C4 tenía que ser modificada profundamente. Antes del GP de Inglaterra se cambiaron los pontones, más alargados hacia adelante. También se modificó la posición de los radiadores, para mejorar el enfriamiento del motor y obtener una distribución más equilibrada de los pesos. Luego, en ocasión del GP de Austria, en Zeltweg, debutó la primera evolución de la 126 C4, la M2 (M por modificada), con una distancia entre ejes aumentada en 127 milímetros gracias a la ubicación de un distanciador entre el motor y la caja. En Holanda debutó una suspensión trasera con tirante del tipo "pull rod", que salía de la parte baja del eje de la rueda, al contrario de la "push rod" anterior. Durante las pruebas de clasificación del GP de Italia, en Monza, la carrocería de la 126 C4 M2 fue dotada de pontones más esbeltos en la parte trasera, con una forma llamada "cuello de botella", que era típica de los McLaren. La evolución de la C4 M2 se completó en el GP de Portugal, cuando aparecieron unos carenados inferiores en la parte trasera del vehículo, destinados a recuperar parte del efecto suelo perdido con la introducción del fondo plano.

EN CARRERA LA POTENCIA DEL V6 ERA DE UNOS 730 CABALLOS

Al mismo tiempo, el desarrollo del motor mejoró sensiblemente la potencia entregada por el seis cilindros en V a 120° de la Ferrari. En carrera, es decir con presión de sobrealimentación entre 2,4 y 2,5 bar, se alcanzó un valor de 730 CV a 11.000 vueltas

LA PRIMERA FERRARI EN EL LIMITE DE PESO

La 126 C4 representó la lógica evolución de la C3 de 1983, de la que retomó la parte inferior del chasis. En cambio, la parte superior fue levemente modificada. Con respecto a la C3, las dos partes del chasis estaban unidas de distinta manera y el caparazón resultaba más rígido. Para que el vehículo fuese más competitivo se intentó reducir el peso todo lo posible. Muchos componentes se hicieron sustancialmente más livianos: el renovado motor de la C4 pesaba un 10% menos que el anterior, el chasis, un 6% menos, el grupo de transmisión (caja y diferencial), un 8% menos. Como consecuencia directa de todo esto, por primera vez en la historia de la Ferrari, la 126 C4 se encontraba casi en el límite del peso impuesto por el reglamento, que era de 540 kilos. A lo largo de la temporada, con las distintas modificaciones, el peso subió hasta los 580 kilos de la C4 M2.



Forghieri y Alboreto en el GP de Mónaco de 1984.

El tren trasero de la 126 C4 M2, a la derecha, tenía una línea particularmente esbelta.

Vista de arriba, se ve claramente por qué la 126 C4 tenía el apodo de "flecha".

por minuto. Aumentando la presión del turbo hasta los 3,2 bar, como se hacía en las pruebas de clasificación, se llegó a obtener la impresionante potencia máxima de 820 CV.

La 126 C4 M2 rápidamente mostró ser superior a la versión original, permitiendo que los pilotos mejoraran sensiblemente sus resultados. En los últimos tres GP, Michele Alboreto llegó dos veces segundo y una vez cuarto, manteniendo la diferencia con los McLaren-TAG Porsche en límites decorosos. De todas maneras, los McLaren ganaron 12 de las 16 carreras.

LA 126 C4 M2 LLEGO TARDE, PERO CREO LAS BASES PARA LA 156/85

La 126 C4 M2 llegó demasiado tarde para permitir que Alboreto y Arnoux compitieran en igualdad de condiciones con Lauda y Prost. La C4 M2 hizo comprender los errores cometidos por los técnicos de la Ferrari que, probando nuevas soluciones, se dieron cuenta de cuál era el mejor camino para el vehículo del año siguiente. No fue casualidad, entonces, que la Ferrari 156/85 de 1985 fuese una de las mejores Ferrari de la década de los 80.

LAS FERRARI DE COMPETICION

LAS SPORT PROTOTIPO

P2, el anti Ford

1965: chasis semiautoportante derivado de la F1 y doble árbol de levas a la cabeza para las 275 y 330 del Cavallino, que fueron protagonistas de un legendario duelo en Le Mans con la GT40 de la casa estadounidense.

Una 330 P2 en versión actualizada de 1966, bautizada en aquella época 330 P2/3.

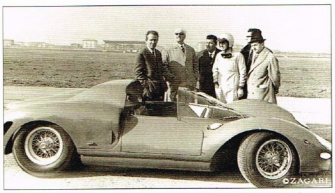
Hacía frío en aquellos días de fin de año de 1964. Sin embargo, John Surtees y Lorenzo Bandini habían bajado a la pista casi diariamente, primero en Módena, luego en Monza y por último en Vallelunga. Probaban los nuevos autos sport 275/330 P2 (los dos primeros números se refieren a la cilindrada unitaria de los dos motores, ambos 12 cilindros en V). Las armas para la temporada 1965 estaban equipadas con novedades para contrarrestar el ataque de Ford en el Mundial de Marcas: las más importantes eran el chasis, un semiautoportante en vez de la jaula, y la distribución con doble árbol a la cabeza en cada bancada.

Habitáculos estrechos e incómodos para carreras muy largas, como las 24 Horas de Le Mans.

LA TECNOLOGIA DEL CHASIS DERIVABA DE LA 158 F1 DE SURTEES

La estructura de caños de acero del chasis era más rígida, por la presencia de paneles de aluminio reforzado en lugares estratégicos: una técnica experimentada exitosamente sobre la 158 F1 con la que Surtees había conquistado el Mundial en 1964. También eran nuevas las suspensiones con brazo único superior y triángulo inferior, integrado por un soporte de largo variable que se adaptaba a las llantas de mayor ancho (ocho pulgadas las delanteras y nueve las traseras). Estas obedecían a los nuevos neumáticos de perfil bajo que, para reducir las masas, estaban montados sobre llantas de magnesio y no sobre las tradicionales Borrani con rayos.

Con respecto al motor, la distribución de doble árbol y la adopción del doble encendido permitían elevar los regímenes de rotación, con el consecuente aumento de potencia. Sobre el mismo chasis era posible montar indistintamente el 3,3 litros de 350 CV a 8500 rpm o el 4 litros de 410 CV a 8200 rpm. La P2 debutó en los 2000 Kilómetros de Daytona, el 28 de febrero de 1965. El auto, inscrito por la escudería estadounidense NART de Luigi Chinetti, con la pareja Surtees-Rodríguez, tuvo que abandonar, dejando la victoria en manos de un Ford GT40, su primer éxito.



Módena 1965: en la presentación de la 330 P2 estuvieron también Ferrari y Bandini (con casco).

EN LAS CLASIFICACIONES DE LE MANS FORD SE MOSTRO DEBIL

En Europa les iría mejor: en las pruebas de clasificación de Le

Desde la izquierda, el motor de la 330 P2, la primera 275 P2 Spider y la 330 P2 guiada por Bandini.

La 330 P2/3 hoy, corriendo con otros autos sport de época, en el autódromo de Monza, en la curva del Serraglio.

FICHA TECNICA

Motor:	trasero longitudinal, 12 cilindros en V, diámetro por carrera 77 x 71 mm (77 x 58,8 mm), 3967 cm³ (3286 cm³)
Distribución:	doble árbol de levas a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	6 carburadores Weber 40 DCN/2
Encendido:	doble
Potencia:	410 CV a 8200 rpm (350 CV a 8500 rpm)
Cuerpo vehículo:	chasis tubular de acero integrado con paneles de aluminio, carrocería de aluminio
Tracción:	trasera, cambio de 5 marchas + MA
Suspensiones:	independientes en las cuatro ruedas
Dirección:	cremallera
Frenos:	discos
Llantas:	8" delanteras, 9" traseras, de aleación de magnesio
Dimensiones:	paso 2,40 metros; peso 820 kilos
Unidades producidas:	5 en 1965
Números de chasis:	0826, 0828, 0830, 0832 y 0836

DISEÑADA POR EL VIENTO

El día de la presentación, el 12 de diciembre de 1964, en Maranello, la P2 se mostró en toda su belleza, sin siquiera la pintura. El parabrisas estaba reducido a una franja de "perspex" que protegía al piloto. Largas sesiones en el túnel de viento habían permitido reducir al mínimo la resistencia aerodinámica, a pesar del esbozo de spoiler en la trompa y del alerón sobre la cola. Lástima que los reglamentos europeos obligarían a la Ferrari a colocar un parabrisas cóncavo, mucho más alto e integrado por un roll-bar detrás de la cabeza del piloto. Pero de esa configuración nacieron las espléndidas P3 y P4: seguras y lindísimas.

Mans, en abril, fue evidente que las P2 eran netamente superiores a los Ford.

REPETIDAS VICTORIAS PARA LA SPORT DE MARANELLO

En los 1000 Km de Monza la superioridad de las Ferrari fue aplastante desde las pruebas, y se coronó con el éxito de Parkes y Guichet con la 275 P2, seguida por la 330 P2 de Surtees y Scarfiotti. En cambio, en la Targa Florio, pocos días después, sólo se presentaron motores 275: a pesar de varios problemas, la P2 de Vaccarella pudo controlar a un pelotón de Porsche que la perseguía. En Nürburgring hubo un nuevo duelo con Ford: Surtees y Scarfiotti con la 330 dominaron la carrera, seguidos por la 275 de Parkes y Guichet. Pero la verdadera batalla fue la de Le Mans: 11 Ferrari, entre oficiales y privadas, contra 11 Ford (6 GT40 y 5 Cobra GT). El resultado pasó a la historia: luego de varios accidentes y problemas mecánicos de las P2, llegó primera la Ferrari 250 LM de Masten Gregory y Jochen Rindt. Fue la victoria más linda de este auto, que le dio a la Casa de Maranello su 12° Campeonato Mundial de Marcas.

1965: RESULTADOS DE LAS 275 Y 330 P2

Carrera	Piloto	Resultado
1000 Km de Monza, *25/4/1965*	*Parkes/Guichet*	*1°*
	Surtees/Scarfiotti	*2°*
Targa Florio, *1/5/1965*	*Vaccarella/Bandini*	*1°*
1000 Km del Nürburgring, *23/5/1965*	*Surtees/Scarfiotti*	*1°*
	Parkes/Guichet	*2°*

365 Spyder California, nacida para América

1966: una de las spider más lindas de todos los tiempos fue producida en apenas 14 unidades. La fantástica línea diseñada por Pininfarina escondía un motor de 4,4 litros, derivado de la sport 365 P.

Cuando se habla de Ferrari descubiertas, enseguida se piensa en la 250 Spyder California, considerada la más linda spider que se haya construido en el mundo. Sin embargo, no fue la única Spyder torce unidades, entre marzo de 1966 y agosto de 1967, para una clientela todavía más exclusiva que la ya habitual de Ferrari, que incluía (además de muchos auténticos fanáticos) a figuras del "jet-set", como las revistas definían al grupo de apasionados por el placer, aristócratas, playboys y otros personajes riquísimos y siempre en movimiento entre los lugares de moda, como Saint Tropez, Saint Moritz, Gstaad y Montecarlo.

La 365 Spyder California Pininfarina (éste era su nombre completo) fue presentada en primicia mundial en marzo de 1966, en el salón de Ginebra. Pero no fue en el stand Ferrari, sino en el del carrocero turinés que la había diseñado y que se iba a ocupar de la producción en serie limitadísima.

Faros carenados, línea esbelta: la 365 Spyder California es hermosa, descubierta o no.

MUCHOS LA CONSIDERAN LA ULTIMA FUERA DE SERIE FERRARI

Por esa misma razón, las 365 California están consideradas las últimas verdaderas "fuera de serie" del Cavallino. Posteriormente, la Casa de Maranello se concentró en producciones más consistentes (y remunerativas).

El diseño que Pininfarina realizó para la 365 Spyder California pasó a la historia: tal vez menos agresiva que muchas deportivas del Cavallino, tenía, sin embargo, una imagen aun más elegante y lujosa.

California. Algunos años después de que salieran de producción las deportivas 250, de paso largo y corto, nació el vehículo que vemos en estas páginas: la espléndida 365 Pininfarina, tal vez menos agresiva pero más lujosa y confortable que las anteriores. Es mucho más difícil de hallar: solamente se produjeron ca-

Resume el concepto de la "fuera de serie" de los años 50.

Las series limitadas de autos como las 288 GTO, F40 y F50 de años más recientes, fueron pensadas en términos de cientos de ejemplares, y no de unas pocas unidades. Por otra parte, los historiadores de la Ferrari consideran que la 365 Pininfarina es la única digna heredera de la 500 Superfast, la lujosa coupé de Maranello preferida por la aristocracia internacional a comienzos de los años 60.

La 365 P Special presentada en el salón de París de 1966.

PARA LA 365 SPYDER CALIFORNIA LA CLIENTELA ES NOBLE

Con respecto a la nobleza de su clientela, la última California no se quedó atrás. En su realización participó la princesa Liliane de Réthy, miembro de la familia real belga, apasionada propietaria de numerosas Ferrari (entre ellas una 250 GT Cabriolet), y colaboradora de rango de Pininfarina. La segunda unidad (número de chasis 09127) fue entregada el 10 de octubre de 1966 a la marquesa de Cuevas, española de nacimiento pero radicada en los Estados Unidos. En cambio, el primer ejemplar, el que había sido presentado en Ginebra (chasis 0847), quedó en Italia, en manos del editor Dino Fabbri.

MUCHOS PARECIDOS ESTETICOS CON LA 500 SUPERFAST

Siempre según los historiadores, la 365 Pininfarina presenta muchos parecidos estéticos con la 500 Superfast. La

trompa, por ejemplo, dotada de faros carenados y luces antiniebla retráctiles escondidas por coberturas circulares, y también la cola trunca, eran muy parecidos a los de las últimas coupés Superfast.

UNA LINEA MODERNA QUE ANTICIPA LOS AÑOS SETENTA

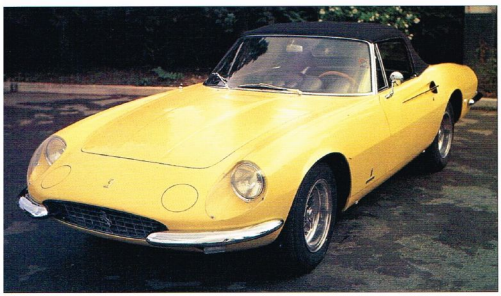
En realidad la 365 California anticipa las características típicas de los siguientes autos diseñados por Pininfarina entre los años 60 y los 70. Ante todo, presenta el "diedro" a lo largo de los laterales, es decir el conjunto de ángulos redondeados que le dan movimiento a la línea y la hacen más moderna (en especial en la cola) con respecto a las Ferrari contemporáneas. Las canaletas al centro de los laterales, en cuyo interior están las manijas de las puertas, son un motivo estilístico que perduró casi hasta la actualidad (fue utilizado en las Ferrari 308-328, salidas de producción en 1989, y en la F40 que derivó de ellas).

HABIA TAMBIEN UNA VERSION CON TRES ASIENTOS

En el Salón de París de 1966 fue presentada por Pininfarina otra 365, muy particular. Se trataba de la 365 Special (lo era hasta en el nombre), una berlinetta con motor trasero, con tres asientos en la misma línea y el volante central. Sólo se produjeron dos unidades. Sobre todo en la parte trasera, la 365 P Special recuerda a la 365 Spyder California.

LEJANO PARENTESCO CON LA ALFA ROMEO DUETTO

En el interior del habitáculo se nota, en cambio, un cierto parentesco con la pequeña Alfa Romeo Duetto, que nació en Pininfarina en el mismo período: el tablero con dos grandes instrumentos principales detrás del volante y tres relojes secundarios en el centro del panel, inclinados hacia el piloto, son prácticamente idénticos. Por otra parte, las bocas de ventilación y los comandos sobre el túnel central recuerdan los de la Fiat Dino Spider, otra espléndida realización de Pininfarina. El chasis de la 365 es una jaula de caños de acero, con suspensiones delanteras independientes y puente rígido en el tren trasero, con elásticos semi-elípticos. Esto se traducía en un comportamiento seguro a velocidades normales, pero más nervioso cuando se utilizaba toda la potencia del motor: el tren trasero estaba listo para "irse" sobre los pisos de escasa adherencia, y mucho más si en una curva se aceleraba sin prudencia.



La 365 Spyder California recuerda la línea de la 500 Superfast.

LA DISTANCIA ENTRE EJES DIFICULTA EL MANEJO

En cambio, se podía utilizar ese defecto deportivamente sobre recorridos muy movidos. Era de poca maniobrabilidad, por su distancia entre ejes, 2,65 metros, la misma de

FICHA TECNICA (entre paréntesis, los datos de las primeras 2 unidades)

Motor:	12 cilindros en V, delantero longitudinal, diámetro por carrera 81 x 71 mm (77 x 71 mm), cilindrada 4390 cm³ (3967 cm³)
Distribución:	monoárbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	3 carburadores Weber 40 DCZ 6
Potencia:	320 CV a 6600 rpm (300 CV a 7000 rpm)
Cuerpo vehículo:	chasis jaula de caños de acero, carrocería de aluminio
Tracción:	trasera, cambio de 5 marchas + MA
Suspensiones:	delanteras independientes, traseras puente rígido
Ejes:	del. 1,40 m, tras. 1,39 m
Dimensiones:	4,90/1,78/,133 m; paso 2,65 m
Peso:	1320 kilos
Velocidad máxima:	245 Km/h
Unidades producidas:	14 entre 1966 y 1967 (las dos primeras con motor 4 litros y las siguientes con motor 4,4 litros)

LAS SPIDER PARA LOS ESTADOS UNIDOS

Juzgando por los nombres elegidos para sus autos, Enzo Ferrari amaba a América. Primero fue una elección obligada por la necesidad de reconocer los chasis realizados a medida para las carreras y las rutas americanas, como el caso de la 340 México, realizada para la Carrera Panamericana de 1952. Pero luego la razón de nombres como América, Superamérica, Superfast y especialmente California fue puramente comercial. El número de vehículos comprados por clientes estadounidenses aumentaba, y el mercado de los Estados Unidos se volvió el más importante para los autos del Cavallino. Y el habilísimo Commendatore, que era verdaderamente un genio del marketing "ante litteram", sabía cómo conformar a aquellos que tenían muchos dólares a disposición para gastar.

El habitáculo de la 365 Spyder: el volante es de madera.

la Superfast y de la 330 Gt 2+2 (contemporáneas de la 365 de Pininfarina), dos autos bastante largos para los preceptos habituales de la Ferrari. La elección se explica mirando el habitáculo de este auto: la Spyder California es una 2+2, una verdadera rareza entre los vehículos del Cavallino. Es más: fue la única 2+2 descubierta producida oficialmente por la Ferari, antes de la Mondial de los años 80.

Linda adelante pero también atrás: de cualquier ángulo que se la mire, la 365 Spyder California alimenta su propia leyenda.

DETRAS DE LOS ASIENTOS HAY UNA PEQUEÑA BUTACA

Detrás de las butacas delanteras sólo hay un pequeño asiento; pero la idea de un mayor espacio disponible amplificaba la sensación de lujo para quienes se sentaban en los lugares delanteros, los únicos efectivamente aptos para el uso. Pero el lujo no era sólo fruto de sensaciones: el panel revestido enteramente de madera preciosa, las llantas de rayos Borrani, la dirección hidráulica, el acondicionador de aire y los levantavidrios eléctricos venían de serie. Opcionales eran las llantas de aleación, consideradas demasiado audaces para la producción estándar Ferrari.

También el motor de la 365 Spyder California era excepcional: un 4,4 litros derivado del que equipaba las 365 P sport prototipo (las P2 y P3 vendidas a los equipos privados), pero con la potencia reducida a 320 CV. Estaba acoplado a un cambio de 5 marchas de producción Ferrari. Por razones desconocidas, las dos primeras unidades fueron equipadas con el 4 litros de 300 CV de las 330 GT. Las otras 12, en cambio, recibieron el 4,4 litros, un motor con potencia y torque excepcionales. Quien crea que 245 kilómetros por hora no son muchos para una Ferrari, trate de imaginar esa velocidad en un auto de 1966, con neumáticos de 1966 y sobre caminos de 1966...

LA ESCUDERIA FERRARI

Un hombre solo contra todos

En el período que va de 1934 a 1936 los grandes premios fueron dominio de las monoplazas de Auto Union y Mercedes. Pero la Escudería Ferrari fue la única que logró oponerse.

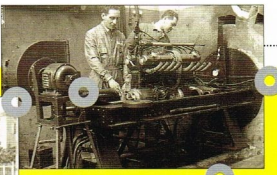
VOLUNTARIOSO Y GANADOR A comienzos de 1933 Alfa Romeo se retiró de las carreras. Para Enzo Ferrari, sin embargo, ese hecho no representó un evento totalmente negativo, porque le dio la posibilidad de encarar una nueva, importante experiencia: esta vez como jefe de un equipo de carreras propio, la Escudería Ferrari.

Los gastos de la Alfa Romeo en las competiciones, para el IRI que acababa de adquirirla, eran siderales. Ferrari pidió que le confiasen las nuevas y veloces P3, pero recibió una respueta negativa. Entonces, le ordenó a los técnicos de la escudería que potenciaran las 8C que habían triunfado en Monza y en las Mil Millas del año anterior. La cilindrada fue aumentada a 2,6 litros. Por prudencia, y sin ningún tipo de escrúpulo hacia la Casa del Portello, Ferrari también alistó junto a sus viejas Alfa una flamante monoplaza Duesemberg, con motor de ocho cilindros y cuatro litros. Probablemente, con esta compra, Ferrari quería presionar a la Alfa Romeo para que le cediera una P3, o gozar de la publicidad que un auto como aquél iba a tener entre el público. O, como última hipótesis, asegurarse realmente una alternativa para la victoria. Pero la Duesemberg resultó un gasto inútil, porque ninguna de las tres posibilidades se concretó. La Escudería Ferrari ganó, pero con las Alfa, las viejas Alfa 8C.

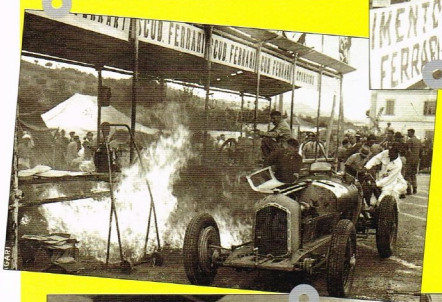
Nuvolari ganó la primera carrera de 1933, el GP de Túnez. Repitió en las Mil Millas, en pareja con Compagnoni, y cerró el trío en el Circuito Bordino de Alessandria. Nació el mito del "mantuano volador", y Ferrari tuvo su ventaja, aumentando su prestigio y su peso en el ambiente del automovilismo deportivo. Pero muy pronto recibiría una ingrata sorpresa, que tenía color azul Francia y un nombre que recuerda a Italia: Bugatti. Las Alfa 8C no estuvieron a la altura de los autos del "patrón" Ettore. Nuvolari, pese a imponerse en el Eifel y en el GP de Nimes, comenzó a reivindicar el derecho de elegir con qué auto correr. Derecho legítimo, ya que la Escudería Ferrari no era un equipo de carreras de una casa automovilística. Entre Tazio y Ferrari comenzaron a distanciarse, y el 2 de julio Nuvolari firmó un acuerdo con Ernesto Maserati para correr con sus monoplazas, aunque con los colores de la escudería modenesa.

Llegaron las victorias del "mantuano", pero ya la relación con Ferrari no era buena. El divorcio entre ambos, entonces, no sorprendió a nadie. Las novedades que provocaría esa separación también terminarían favoreciendo a Enzo Ferrari. Nuvolari y Borzacchini se fueron, pero la Alfa, quizá temiendo haber perdido el mejor piloto del momento, se convenció y entregó a la Escudería Ferrari las tan deseadas P3. Además, Luigi Fagioli llegó a Módena y volvió Giuseppe Campari, que hallaría la muerte en el circuito de Monza ese mismo año, en un accidente que involucró también al desafortunado Borzacchini y al conde polaco Czaikowski. Fagioli, de todas maneras, ganaba repetidamente: la temporada se cerró con un balance positivo.

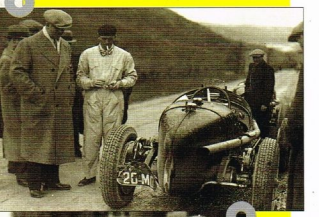
En el sentido de las agujas del reloj, comenzando de abajo a la izquierda: en el GP de Montlhéry de 1935 Nuvolari (Nº 14) persigue a Stuck (Nº 10); Annamaria Peduzzi en la Parma-Poggio di Berceto de 1934; la Escudería Ferrari en 1932, en viaje hacia Bélgica.



En el sentido de las agujas del reloj, desde la izquierda: Enzo Ferrari y Tazio Nuvolari, en 1933, delante del camión usado para transportar los autos; los mecánicos de la escuderia trabajando; en 1933, en el circuito motociclistico de Módena, carga de nafta de una moto de la Escuderia Ferrari; Achille Varzi (con mameluco blanco) y Enzo Ferrari en las pruebas de la Parma-Poggio di Berceto de 1934.



En el sentido de las agujas del reloj, desde abajo: Guy Moll en 1934; la Escuderia Ferrari en 1933; la Alfa de Chiron en la Copa Acerbo.



Para 1934 Alfa le impuso a Ferrari dos pilotos: Varzi y Moll. Pero, para Ferrari, fue la mejor manera de compensar la pérdida de Brivio y Fagioli que se fueron, respectivamente, a Bugatti y Mercedes. Desde el inicio las Alfa P3 de la escudería Ferrari, mejoradas en forma autónoma por los técnicos modeneses guiados por Luigi Bazzi, se mostraron competitivas. Varzi, con su estilo de manejo elegante, se propuso como alternativa a Nuvolari y el público se dividió en dos bandos, creando una rivalidad que iba a pasar a la historia. Las preocupaciones de Ferrari, sin embargo, no provenían del "mantuano volador" sino de las monoplazas alemanas, que eran cada vez más rápidas. Las P3 ganaban, es verdad, pero a menudo por desperfectos técnicos de las adversarias. La Escudería Ferrari entró en un momento difícil, empeorado por la muerte de Guy Moll.

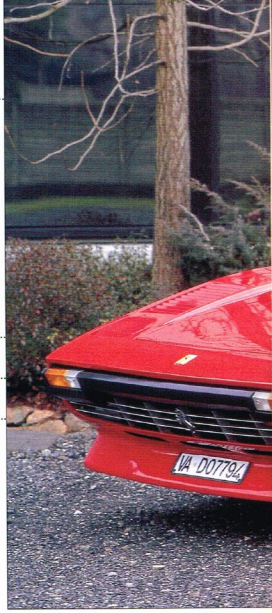
En 1935 volvió Nuvolari y Ferrari presentó una monoplaza realmente poderosa: la Bimotore, un monstruo con motor de 16 cilindros. Fue desarrollada en forma autónoma en Módena y puede considerarse el primer auto firmado por Enzo Ferrari. El peso excesivo y problemas de neumáticos no le permitieron a la Bimotore ganar cuanto habría podido (su velocidad máxima: más de 320 Km/h, marcados en el récord de Nuvolari en la autopista Florencia-Mar). Ferrari siguió usando las P3, menos veloces pero más confiables. Y, gracias al talento de Nuvolari, llegaron las victorias.

Enzo Ferrari encaró 1936 como un hombre de éxito: era el representante de Alfa Romeo en los circuitos de todo el mundo, construyó una monoplaza a la que hubiera podido con todo derecho llamar con su nombre, tenía consigo hombres como Tazio Nuvolari y Nino Farina y, sobre todo, fue el único que pudo luchar a la par de los gigantes alemanes Mercedes y Auto Union. Al perfil de Enzo Ferrari se agregaron entonces nuevos adjetivos: hombre duro, testarudo, voluntarioso. Y ganador.

LAS OPORTUNIDADES

208 GTS, una deportiva de 35 mil dólares

Producida entre 1981 y 1985, es hoy una de las deportivas del Cavallino menos caras. Tiene el techo removible.

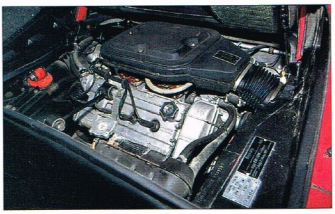


La línea que marcó una época, un automóvil que hizo soñar. Es la 208 GTS, una de las Ferrari que no han sido premiadas por los coleccionistas en el mercado del usado. Y fue un error, porque si, por un lado, el motor no tiene performances explosivas, con sus 2000 cm³ y 155 caballos, por el otro, la sensación es la misma que viajar sobre el auto de Tom Selleck-"Magnum". Una Ferrari barata: menos de 35 mil dólares.

La cola de la 208 GTS es de una clásica elegancia.

Los faros delanteros son retráctiles.

Un aumento justificado por la mayor personalidad de la 208 descubierta, que a pesar de haber entrado en producción en 1981 parece no advertir el paso de los años.
La serie 208 nació para el mercado italiano, para esquivar a la oficina impositiva y ofrecer a los clientes una Ferrari con cilindrada inferior a los dos litros, que se pudiera descargar de los impuestos. La 208 GTS es la versión en escala reducida de la 308 GTS, con el 8 cilindros en V achicado a 1991 cm³. La aceleración y la velocidad máxima no eran brillantes, pero la GTS ofrecía otras cualidades: una línea siempre actual y armoniosa, una comodidad de uso desconocida para las Ferrari de mayor cilindrada y una confiabilidad envidiable. Las diferencias con la GTB son pocas, y ninguna fundamental. Obviamente, tiene un techo removible, que una vez sacado se coloca entre los asientos y el panel que los separa del motor.



El motor es un ocho cilindros en V derivado de la familia Dino.

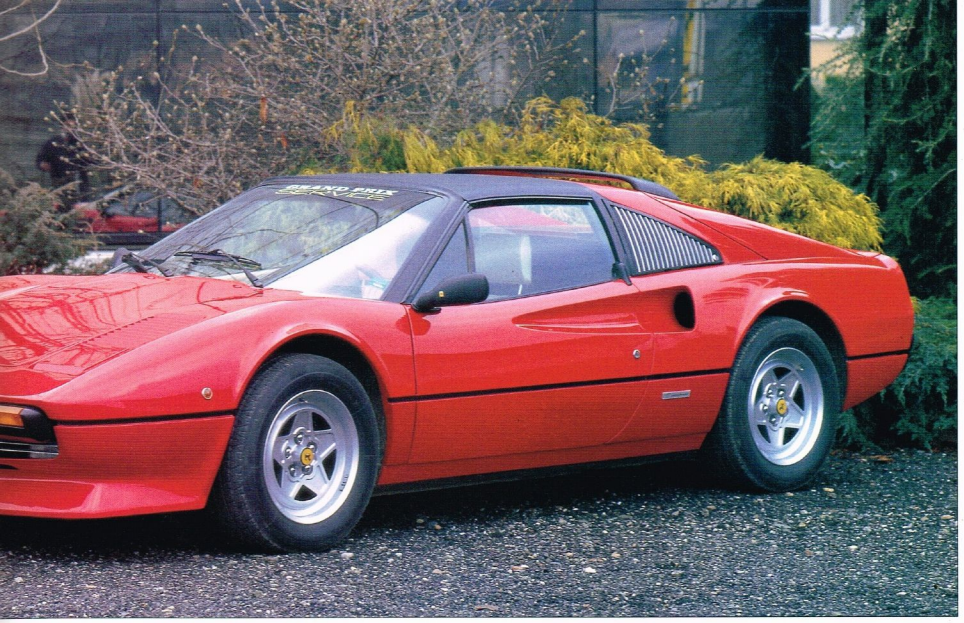
CUESTA ALREDEDOR DE 5 MIL DOLARES MAS QUE LA GTB

Con respecto a su hermana con techo fijo, la berlinetta GTB, la versión GTS cuesta cerca de 5.000 dólares más.

Si bien la 208 GTS era el modelo más barato del catálogo Ferrari, los interiores son lujuosos y cómodos.

POCOS CAMBIOS PARA VIAJAR CON EL VIENTO ENTRE LOS CABELLOS

En la base del montante, en lugar de los vidrios laterales traseros, en la GTS hay una parrilla. Además, con respec-

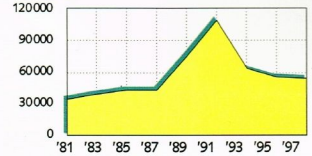


Los faros son los clásicos de las Ferrari de fines de los años 70.

Ferrari comenzó a vender la 208 GTS en 1981.

Esta parrilla diferencia la GTS de la GTB.

LAS COTIZACIONES DE LA 208 GTS (en miles de liras)



Las cotizaciones están calculadas considerando la inflación. El valor de 36 millones de liras de 1981 (unos 35.000 dólares) equivale al precio de lista de entonces.

FICHA TECNICA

Motor:	central transversal, 8 cilindros en V a 90°, diámetro por carrera 66,8 x 71 mm, 1991 cm³, compresión 9:1
Distribución:	doble árbol de levas a la cabeza por bancada
Alimentación:	cuatro carburadores de doble cuerpo
Potencia:	155 CV a 6800 rpm
Cuerpo vehículo:	chasis tubular, carrocería coupé 2 lugares, tracción trasera, cambio de 5 marchas + MA
Suspensiones:	independientes en las cuatro ruedas, con triángulos superpuestos
Dirección:	cremallera
Frenos:	discos ventilados
Dimensiones:	4,23/1,72/1,12 m
Distancia entre ejes:	2,34 m
Capacidad tanque:	74 litros
Peso:	1365 kilos
Velocidad máxima:	215 Km/h

to a la berlinetta, la GTS es casi sesenta kilos más pesada. ¿Cómo puede ser eso posible?, se preguntará alguien, ya que la GTS, con respecto a la GTB, más bien perdió algo: el techo.

UNA VERDADERA FERRARI, HASTA EN EL CONSUMO

La respuesta es simple: para obtener los mismos valores de rigidez torsional del chasis fue necesario reforzar los laterales y los montantes, y esto produjo el relativo aumento de peso.

Los consumos de la 208 GTS y el precio de los repuestos no son los de un auto común, como tampoco los costos de mantenimiento (los mismos de una Ferrari con la "F" mayúscula). Sin embargo la 208 GTS merece ser tomada en consideración, con su actual cotización a la vista. Y, eventualmente, decidirse rápido, porque el mercado está dando señales de interés hacia la pequeña Ferrari descubierta, decididamente más buscada que la GTB. Además, hay que recordar que la serie 208 GTB-GTS fue la primera pequeña Ferrari de serie que no se llamó simplemente Dino. Una Ferrari en todo y por todo, entonces. Con un precio razonable.

Algunos de los modelos dedicados a las Ferrari serie P.

Las fabulosas Sport de la serie P

De la 275 P a la 330 P4, todas las reproducciones en escala de las biplazas de carrera que le regalaron a la Casa del Cavallino títulos mundiales y triunfos en Le Mans.

La epopeya de las Ferrari Sport serie P fue celebrada ya en 1966, con la aparición de las primeras reproducciones de Mercury en escala 1/43. Fue un modelo bastante rudimentario, derivado de la 250 Le Mans con la simple eliminación del techo rígido sobre el habitáculo, y en cuatro variantes de color. Las 330 P de Mercury se ofrecían en el "British Racing Green" del auto de David Piper, en blanco con banda azul de los vehículos NART, en el clásico rojo y en gris plata. Las cuatro versiones estaban identificadas con los nombres Silverstone, Sebring, Monza y Nürburgring. El capot del motor se abría y tenían un pequeño muñeco en el lugar del piloto. De la 250 Le Mans, Mercury hizo derivar también la P2, que se diferenciaba por el capot más ancho y por la presencia de espejos retrovisores y limpiaparabrisas.

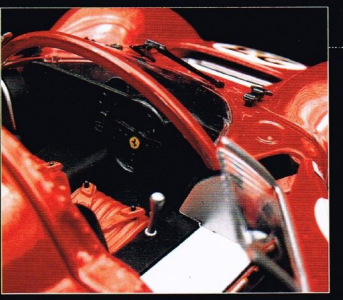
Abajo, una 330 P (izquierda) y una espléndida P4.

TODOS LOS COLORES PARA LAS P2 DE BEST MODEL

Más recientemente Box Model (luego llamada Best Model) reprodujo con gran cuidado las 330 P2 (modelos 1964 y 1965) y 365 P2, que se diferencian por la presencia de una simple barra antivuelco con forma de arco metálico o de una estructura tipo cúpula que deja des-

PARA COLECCIONARLOS

Hay que prestar particular atención a las series limitadas, especialmente de las primeras Brumm y las dos confecciones "Iris" dedicadas a las 24 Horas de Daytona y de Le Mans, hoy cotizadas en más de 50 dólares. Los modelos Mercury y Solido ya son casi antigüedades que se negocian en precios cercanos a los 75 dólares (algo más para la P4 francesa). Fuera de concurso queda la P4 de Brianza, en escala 1/14, evaluada en dos mil dólares: una buena inversión.



DIRECCIONES Y PRECIOS

En liras italianas. ***Best Model:*** *via Toscana, 85 - 61100 Pesaro; tel. 0721-452413. Precio L. 39000 -* ***Bang:*** *via degli Abeti, 61100 Pesaro; tel. 0721 - 24403 Precio L. 38000 -* ***Brumm:*** *Strada Lomazzo-Bizzarone, 22070 Oltrona S. Mamette (Co); tel. 031-931772. Precio L. 18000 -* ***Scalextric:*** *distribuido por* ***Bona:*** *via Principi, 4 - 12042 Bra (Cn); tel. 0172-412778. Precio L. 65000 -* ***Jouef:*** *actualmente no se importa en Italia. Precios: 1/18 L. 30000 y L. 55000; 1/43: L. 30000 y L. 65000.*

El diorama de Bang con las tres Ferrari ganadoras en Daytona.

cubiertos sólo los asientos. Luego de las primeras versiones de 1989, estas P2 fueron mejoradas en el curso de 1995 con la adopción de detalles fotoimpresos. Las versiones disponibles son las de la Ecurie Francorchamps, de la Escudería Filipinetti, de la NART y de la Maranello Concessionnaires, además de un ejemplar oficial (Surtees-Scarfiotti, 1000 Km de Nürburgring 1965) y uno de David Piper, rigurosamente verde BP, que era el color de su patrocinador. A la P3 y a su heredera, la P4, se dedicaron casi

todos los mayores fabricantes, desde Mebetoys a Politoys. Se trata de simples juguetes en la clásica escala reducida: 1/43.

LA P3 Y LA P4 PROPUESTAS POR SOLIDO Y SCALEXTRIC

Desde la francesa Solido, que realizó un modelo muy cuidadoso y hoy buscadísimo (y la réplica Verem es todavía más rara), a la Scalextric, autora de un slot-car en escala 1/32, que se volvió a ofrecer hace pocos años. En 1987, Brumm propuso su reproducción (de buen nivel) en escala 1/43 de la P3 de 1966 y de la P4 del año siguiente, y en 1989 presentó cuatro versiones (en los colores verde, blanco y rojo, NART y Maranello Concessionnaires) producidas en apenas 5000 ejemplares numerados. En 1994 llegó la respuesta de la Bang de Pésaro, con una espléndida serie de P4 y 412 P (es decir la versión con el chasis de la P3 y el motor de la P4, reservada a los clientes deportivos), abiertas y cerradas, con los números de carrera de las pruebas más importantes (24 Horas de Daytona, Le Mans, Brands Hatch, Nürburgring, 1000 Km de Monza y de Spa).

Bang también le dedicó a la P4 un "diorama" que retrata la histórica llegada de los 3 autos que ganaron las 24 Horas de Daytona, bajo la conducción de Franco Lini, entonces director deportivo del equipo del Cavallino.

MODELOS EN ESCALA 1/18 DE JOUEF EVOLUTION

Abajo, desde la izquierda: dos P2 de Best Model y una 330 P.

También son muy interesantes los modelos en escala 1/43 y 1/18 de Jouef Evolution, que ofrecen la P4 abierta y cerrada, además de la 412 P, en diferentes versiones de carrera, aunque en series limitadas. Cuatro aberturas y una absoluta precisión en los detalles son las cualidades de estos gigantes en miniatura, que pueden satisfacer hasta al coleccionista más exigente.

REUNIONES

Ferrari Club Alto Adige

Organiza emocionantes reuniones en los Dolomitas para propietarios de vehículos del Cavallino, pero es particularmente selectivo para aceptar nuevos socios.

En la foto grande, las Ferrari del Club en el Passo del Rombo. Arriba, vehículos del Cavallino en el Lungo Passirio de Merano.

Es uno de los clubes más exclusivos de Italia. Al punto que para ser aceptado no alcanza con poseer una Ferrari o residir en Alto Adige, sino que es necesario ser invitados por uno de los miembros del Consejo Directivo y superar un período de prueba que no dura nunca menos de un año. Normalmente, la presentación se realiza en la tradicional cena de Navidad y la incorporación, en la misma cena del siguiente año.

UNA INSTITUCION CON CARACTER INTERNACIONAL

El Ferrari Club Alto Adige fue fundado en setiembre de 1989 por Alessandro Forest, su actual presidente, junto con otros seis socios. La idea fue crear una institución que permitiera a los amantes del Cavallino encontrarse en pista o en las rutas de los Dolomitas para compartir la misma pasión. A lo largo de los años la cantidad de socios pasó de los siete iniciales a los actuales 32. El Ferrari Club Alto Adige presenta un carácter internacional: sus socios, además de los que residen en las provincias de Bolzano, Trento, Verona y Vicenza, también provienen de Austria, Suiza y Alemania.

El evento principal de la vida del Club es la reunión "Dolomitan Days", que cada dos años se realiza en las más lindas rutas alpinas. Luego de la edición de 1992, desarrollada sobre el recorrido Bolzano-Cortina d'Ampezzo, y la segunda, sobre el trazado Bolzano-Passo del Rombo-Seefeld-Chiusa, la edición 1996 tuvo lugar en setiembre, como siempre, sobre las rutas de la región.

El primer miércoles de cada mes el Club organiza una cena (Stammtisch), durante la cual se programan excursiones sobre ruta, pruebas en pista y otras actividades.

El presidente Alex Forest y el vicepresidente Walter Kofler, sobre la F1 de Nigell Mansell.

COMO INSCRIBIRSE

Para inscribirse en el club hay que ser presentado e invitado por un socio miembro del Consejo Directivo. El costo de la inscipción es de 350 dólares, más una cuota anual de otros 350 dólares que sirven para cubrir los gastos de organización y el costo de la cena de Navidad. La participación en las reuniones se paga aparte. La dirección del Ferrari Club Alto Adige es: Concessionaria Ferrari Ineco, via Galileo Galilei 1, 39100 Bolzano (Italia). Tel. 0039-0471-280015.

AUTOMOBILIA

Los primeros anuarios oficiales

Hasta 1970 la Casa los publicaba al final de la temporada de carreras, y esa costumbre fue retomada en 1991. Los ejemplares más raros hoy son disputados a precios escalofriantes: una serie completa puede costar 60.000 dólares.

PARA COLECCIONISTAS

En el ámbito de las publicaciones oficiales de la Ferrari, los Anuarios, publicados de 1949 a 1970 y desde 1991 en adelante, son probablemente los más buscados. Se trata de libros dedicados a los éxitos deportivos de los autos de Maranello y de sus pilotos, distribuidos por la Ferrari entre un pequeño número de periodistas y amigos. La lista de destinatarios era controlada personalmente por Enzo Ferrari que, según las simpatías del momento, agregaba o borraba nombres de los periodistas que en su opinión eran menos generosos con la Escudería. La edición más rara es la de 1950 (un folleto de apenas cuatro páginas), cotizada hace pocos años, en pleno *boom* de la automobilia Ferrari, en unos 9.000 dólares, mientras que la de 1949 vale cerca de 2.000. Las otras se ubican en una franja que va de los 200 a los 850. También en este caso, la firma o la dedicatoria de Ferrari es un valor agregado que revalúa el libro hasta en un 100%. Los mejores Anuarios son los del período 1957-1961, que contaron con la colaboración del pintor Antonio De' Giusti como director de arte y del periodista Gino Rancati como coordinador de los textos. Como ayudantes estaban Romolo Tavoni y Franco Gozzi: este último recopilaba todo el material fotográfico llegado a la Ferarri en el último año. De' Giusti luego lo seleccionaba con la sutil capacidad de adivinar cuáles pilotos y qué autos había que almacenar en la historia del Cavallino, mientras que Gino Rancati se ocupaba de redactar los epígrafes. En aquellos años la realización de los Anuarios ocupaba la vida nocturna, luego de las horas de fábrica o de oficina. Cuando De' Giusti concluía el diseño de la tapa, con su talento, lo llevaba a Ferrari (a Módena o a Maranello) y en esa ocasión el jefe le entregaba el saludo que había redactado para "los amigos del mundo".

Si bien ese período brindó numerosos éxitos deportivos, el estilo seco de Rancati nunca se vio alterado por "órdenes superiores": la palabra triunfo, por ejemplo, nunca fue exigida por Ferrari.

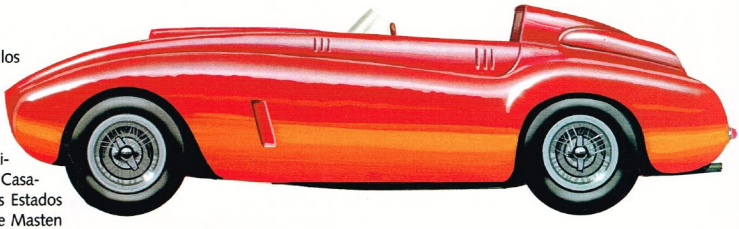
Los Anuarios Ferrari de 1949 a 1970.

LOS PRECIOS

Las primeras ediciones de los Anuarios Ferrari son prácticamente imposibles de conseguir: se trata de material rematado por los más famosos martilleros del mundo y los precios son caros. Por la primera edición, de 1949, se habla de dos mil dólares, mientras que por un ejemplar de 1950 el precio sube a unos 9.000. Siempre y cuando se pueda encontrar un vendedor. Más accesibles son las ediciones siguientes, que van de los 200 a los 600 dólares, según se trate de años más cercanos o más lejanos. Si presentan una dedicatoria o un autógrafo importante, la cotización aumenta un 30%; y llega al doble si la firma es de Enzo Ferrari.

1953 375 MM BARCHETTA: LA PREFERIDA POR LOS PRIVADOS

Con una unidad (ganadora en los 1000 Km de Nürburgring) carrozada por Vignale, y las demás por Pinin Farina, en 1953 ganó las 24 Horas de Spa, los 1000 Km de Buenos Aires y las carreras de Pescara y Casablanca, antes de emigrar a los Estados Unidos y triunfar en manos de Masten Gregory, Jim Kimberly y Bill Spear. Los clientes deportivos la amaban por sus performances. La 375 Barchetta derivaba de la 340 MM, aunque equipada con un poderoso motor de 4,5 litros.

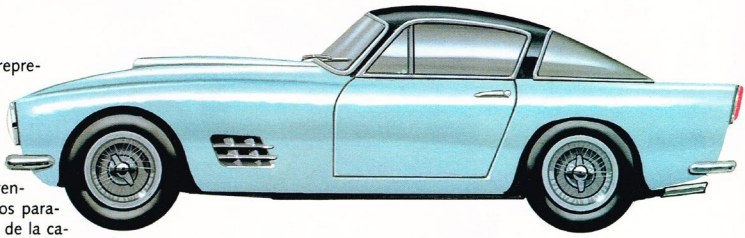


Motor:	12 cilindros en V a 60°, delantero longitudinal, 84 x 68 mm, 4522,94 cm³, block de aleación liviana, compresión 9:1
Distribución:	2 árboles a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	3 carburadores Weber 40 IF/4C 0 42 DCZ
Potencia:	340 CV a 7000 rpm

Cuerpo vehículo:	monoblock de caños de acero
Suspensiones:	del. independientes, tras. con puente rígido
Tracción:	trasera, cambio de 4 velocidades + MA
Frenos:	tambores
Peso:	900 kilos
Velocidad máxima:	290 Km/h

1953 375 MM COUPE: VESTIDA DE ETIQUETA

Diseñada por Pinin Farina, representa la versión rutera de la 375 Barchetta, pensada para la clientela deportiva que prefería un vehículo elegante y veloz. Con respecto a la Berlinetta se diferenciaba por la presencia de los paragolpes que seguían la línea de la carrocería, los guardabarros traseros con colita y la terminación de lujo. Podía entregarse con pintura bicolor. La mecánica era la misma que en el modelo Barchetta.

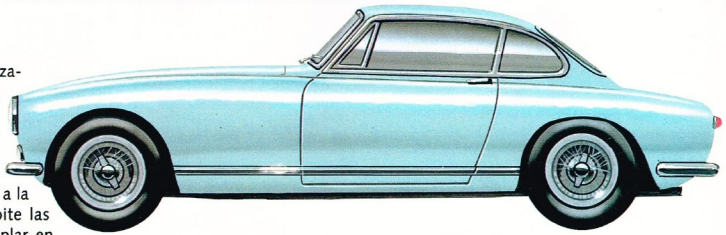


Motor:	12 cilindros en V a 60°, delantero longitudinal, 84 x 68 mm, 4522,94 cm³, block de aleación liviana, compresión 9:1
Distribución:	2 árboles a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	3 carburadores Weber 40 IF/4C 0 42 DCZ
Potencia:	340 CV a 7000 rpm

Cuerpo vehículo:	monoblock de caños de acero
Suspensiones:	del. independientes, tras. con puente rígido
Tracción:	trasera, cambio de 4 velocidades + MA
Frenos:	tambores
Peso:	970 kilos
Velocidad máxima:	270 Km/h

1953 250 EUROPA: AUMENTA LA PRODUCCION

Esta elegantísima coupé carrozada por Vignale y Pinin Farina fue presentada en el salón de París en 1953. Tiene un 12 cilindros con diseño tipo cuadro de la dinastia Lampredi. Sustituyó a la 212 Inter junto a la 375 América, de la cual repite las medidas del chasis. Un ejemplar en versión cabriolet fue ordenado por una cliente estadounidense a Pinin Farina, mientras que el ejemplar 0299 EU fue comprado por el director de cine Roberto Rossellini.



Motor:	12 cilindros en V a 60°, delantero longitudinal, 68 x 68 mm, 2963,45 cm³, block de aleación liviana, compresión 8,5:1
Distribución:	1 árbol a la cabeza, 2 válvulas por cilindro
Alimentación:	3 carburadores Weber 36 DCL
Potencia:	220 CV a 7000 rpm

Cuerpo vehículo:	monoblock de caños de acero
Suspensiones:	del. independientes, tras. con puente rígido
Tracción:	trasera, cambio de 4 velocidades + MA
Frenos:	tambores
Peso:	1150 kilos
Velocidad máxima:	218 Km/h

LAS FOTOS MAS LINDAS DE LA FERRARI

Jacky Ickx en el Gran Premio de Mónaco 1971, con la F1 312 B.

EL MITO
Ferrari

Las carreras, los hombres, la historia, los autos de ensueño

En el próximo número:

512 BB LM:
El Cavallino vuelve a Le Mans

250 Europa:
GT de los años 50

Giancarlo Baghetti:
el señor del volante

Modelismo:
la producción industrial